

Contra la incontinencia urbana

Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad

La historia de la ciudad ha sido hasta hoy —o hasta anteaño— una consecuencia de la historia de la calle. Rykwert lo ha analizado hasta los establecimientos preurbanos, pero basta recordar las ciudades nacidas espontáneamente a lo largo de un camino, los nuevos trazados de las ciudades clásicas y las implantaciones coloniales, los ensanches del siglo XIX, las remodelaciones de los centros históricos sobre la base de nuevas aberturas viarias, las modernas expansiones descontroladas que se apoyan siempre en los caminos del extrarradio. Solo hay otro factor tan importante, que actúa, sin embargo, como una permanencia contradictoria en los planes y proyectos: los límites catastrales, difíciles de superar y tan arraigados en el concepto romano de la propiedad.

Ahora bien, la calle se ha convertido además en el receptáculo de casi todas las funciones urbanas: sirve para circular a pie o con medios mecánicos de transporte, para entrar en las viviendas y los lugares de trabajo, para instalar las líneas de agua, gas y electricidad, para cablearla, para mirar cómo pasa la gente, para aparcar, para dejar entrar el aire y el sol en las casas, para realizar manifestaciones y desfiles militares, para mirar escaparates y admirar arquitecturas, para comprar y vender, para dirigir las escorrentías, para plantar árboles, para enterrar los desagües y acumular ordenadamente la basura, para delimitar el espacio público y el privado. Ningún otro elemento urbano —ni la plaza ni el jardín, que ahora parecen ser más atendidos por los proyectos urbanos— admite una superposición de tantas funciones y tantas representaciones, pese a que ellas mismas acepten un orden de prioridad que es el que da carácter y función social a la calle.

Sin embargo, esa superposición, ese enriquecimiento, es también el origen de su patología. A lo largo de los años —o de los siglos—, la calle ha ido hallando maneras de evitar la incompatibilidad o el excesivo roce de algunas funciones. Ha evolucionado en dimensiones, carácter, imagen e incluso en su propia denominación; como he dicho, en todos los idiomas se utiliza una retahíla de nombres diferentes, cada uno de los cuales subraya la preeminencia de una función o una característica formal: avenida, paseo, rambla, ronda, soportal, galería, bulevar, gran vía, salón, paso, pasaje, etc. No obstante, en algunos casos, y pese a las relativas especificaciones, la mezcla funcional excesivamente densa se ha convertido en una enfermedad, sobre todo a partir del momento en que el tráfico rodado ha superado en ocupación el porcentaje que debería corresponderle teniendo en cuenta que las calles poseen unas dimensiones adecuadas a otras circunstancias circulatorias; el exceso de circulación ha descompensado la convivencia funcional y representativa de la calle.

Ante esos síntomas de enfermedad, los maestros del movimiento moderno, en lugar de aplicar remedios, propusieron la extirpación, y la anulación de la calle como elemento estructural comportó la pérdida de la consistencia legible de toda la ciudad. La lucha antiurbana fue la lucha contra la calle, y en el apoyo a esa lucha coincidieron muchos factores. Uno de ellos es la utopía del bienestar antiurbano, en la que coinciden residuos de crítica ochocentista a la ciudad industrial y la creencia demasiado ingenua de que la confortabilidad urbana se consigue borrando conflictos, cuando precisamente una ciudad confortable se define por su capacidad de crear conflictos eficaces. Otro factor es la confianza desmesurada en las tecnologías de la comunicación —anunciada ya páginas atrás—, las cuales parecen hacer inútil la proximidad y la confluencia de funciones, y, por lo tanto, la condensación de actividades en la calle-corredor. Finalmente, está la influencia directa de los arquitectos a quienes les gusta hacer una arquitectura con discurso autónomo, volumétricamente impositiva, que requiere implantaciones urbanas no sometidas a la reglamentación formal de la calle.